

Verkehrsbetriebe setzen auf Elektrobusse

Bis 2027 wollen die VBSH ihre ganze Flotte umstellen: Die Dieselfahrzeuge werden durch Elektrobusse mit Schnellladesystem ersetzt, die bestehenden Trolleybusse werden umgerüstet.

VON DANIEL JUNG

SCHAFFHAUSEN Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) stehen vor grossen Veränderungen. «Es kündigt sich ein Meilenstein in der Geschichte der VBSH an», sagte der Schaffhauser Finanzreferent Daniel Preisig gestern vor den Medien. Aktuell verfügen die VBSH über 7 Trolleybusse auf der Linie 1 und 34 Dieselfahrzeuge, die auf den anderen Linien eingesetzt werden. Während die Trolleybusse noch eine Lebenszeit von rund zehn Jahren haben, steht für einen Teil der Dieselfahrzeuge bald ein Ersatz an. Diesen Zeitpunkt wollen die VBSH nun nutzen, um eine strategische Änderung der Flottenplanung anzugehen: Bis 2027 soll die gesamte Busflotte elektrifiziert werden. «Wir sind jetzt bereit, einen Weg zu gehen, den viele andere Busunternehmen auch gehen werden», sagte VBSH-Direktor Bruno Schwager.

Zehn Systeme ausgewertet

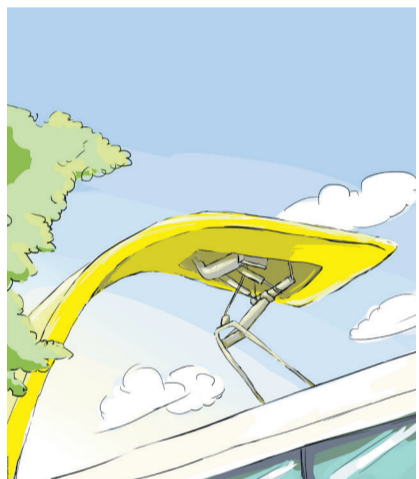
Die VBSH haben eine umfassende Analyse der auf dem Markt verfügbaren Traktionsarten gemacht und dabei zehn unterschiedliche Systeme untersucht, darunter Fahrzeuge mit Diesel-, Hybrid-, Gas- oder Wasserstoffantrieb. Bewertet wurden verschiedene wirtschaftliche und ökologische Kriterien. «Dabei hat sich gezeigt, dass ein Elektrobuss mit Schnellladesystem langfristig der wirtschaftlichste Bus ist», sagte Projektleiter Nathan Hueber. Zudem gehört dieser Elektrobuss auch zu den umweltfreundlichsten.

Der E-Bus mit Schnellladesystem bezieht die Energie von einer auf dem Dach installierten Batterie, welche sowohl im Depot als auch an einzelnen Haltestellen in kurzer Zeit geladen wird. Dieser E-Bus bietet den gleich hohen Fahrkomfort wie ein Trolleybus. Trotz der notwendigen Anfangsinvesti-



Für die Elektrobuss mit Schnellladesystem sind am Bahnhof Ladestationen nötig. Die genaue Gestaltung des Bereichs vor dem Bahnhof wird getrennt vom Projekt geplant.

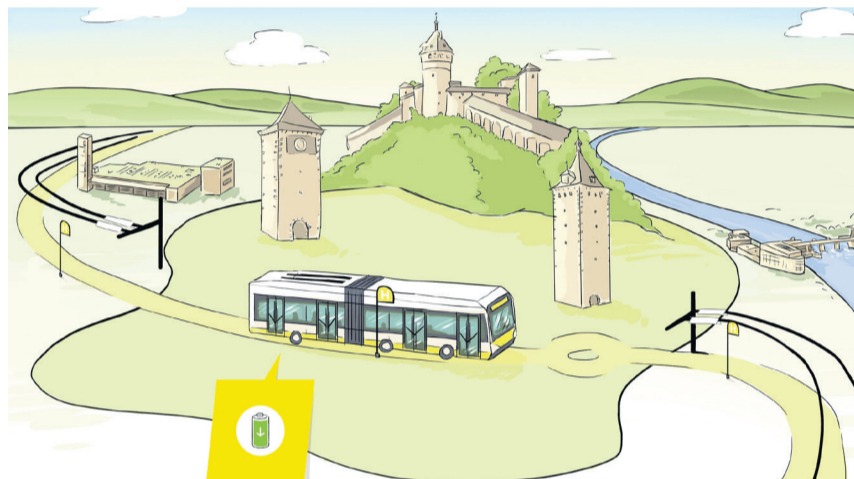
Bilder Eclipse Studios



An den Ladestationen werden die Batterien der E-Busse rasch aufgeladen.

tion in Ladestationen ist dieser Bus gemäss den Modellen der VBSH in der Gesamtbilanz bereits nach fünf Betriebsjahren günstiger als ein Dieselfahrzeug. Die Betriebskosten pro Kilometer sind beim E-Bus also tiefer als beim Dieselfahrzeug. «Wir haben hier vorsichtig kalkuliert», erklärte Preisig.

Für die bestehenden Trolleybusse auf der Linie 1 ist eine Umrüstung auf



Die bestehenden Trolleybusse der Linie 1 sollen mit Batterien ausgerüstet werden. So könnten die Oberleitungen in der Innenstadt entfernt werden.

die Technologie «In Motion Charging» (IMC) vorgesehen. Dabei werden die Busse mit Batterien ausgestattet, welche die bisherigen Notfall-Dieselmotoren im Bus ersetzen. Die Batterien werden über die bestehenden Oberleitungen während der Fahrt geladen. Der Vorteil: Auf einem Teil der Strecke, zum Beispiel im Bereich der Schaffhauser Innenstadt und an der

Neuhauser Zentralstrasse, braucht es keine Oberleitungen mehr. Somit könnte ein Teil der Unterhaltskosten eingespart werden, welche die Verkehrsbetriebe jedes Jahr für die Fahrleitungen aufbringen. Auch wäre dies eine optische Aufwertung.

Der Stadtrat hat gestern eine Strategievorlage zur Beratung ans Parlament überwiesen. In dieser Vorlage

geht es um einen Grundsatzentscheid zur Umstellung auf E-Busse mit Schnellladesystem und um einen Planungskredit über 630 000 Franken. Bestätigt das Stadtparlament die Strategie, so wird im nächsten Schritt das Submissionsverfahren gestartet. Der Zuschlag erfolgt unter Vorbehalt der Genehmigung der Investitionskreditvorlage durch Parlament und Volk. Auch muss der Anbieter einen Testbetrieb in der Stadt bestehen. Dieser Pilotbetrieb und die Volksabstimmung sind für 2018 geplant. Als Rückfallposition wird parallel ein Beschaffungsverfahren für Dieselfahrzeuge durchgeführt.

Nettoinvestitionen von 19 Mio. Fr.

Im ersten Schritt ist die Beschaffung von zehn E-Bussen, elf Ladestationen am Bahnhof Schaffhausen, die Umrüstung der Trolleybusse sowie die notwendige Erweiterung des Busdepots im Ebnat vorgesehen. Über das Agglomerationsprogramm wird eine Beteiligung des Bundes erwartet. Die Nettoinvestitionen der Stadt werden auf rund 19 Millionen Franken geschätzt. «Eine reine Dieselfahrzeug-Beschaffung in der gleichen Grössenordnung würde inklusive aller nötigen Infrastrukturkosten rund 15 Millionen Franken kosten», erklärte Schwager. Die zehn neuen Busse sollen zunächst primär auf der Linie 3 eingesetzt werden. Da sich die Ladestationen am Knotenpunkt Bahnhof befinden, ist ein weiterer Ausbau ohne grosse Infrastrukturkosten möglich.

Chancen und Risiken

Daniel Preisig sagt: «Die E-Busse überzeugen durch ihre ausgezeichnete Umweltfreundlichkeit, die gute Wirtschaftlichkeit, den hohen Fahrkomfort und den Verzicht auf Fahrleitungen.» Zwar bestehe bei neuen Technologien das Risiko von Kinderkrankheiten. Die Fahrzeuge seien andernorts aber bereits seit mehreren Jahren im Einsatz, die Technologie bereits weit fortgeschritten. Dass Schaffhausen nun als erste Schweizer Stadt die ganze Busflotte umstellt, hänge stark mit dem Beschaffungsrhythmus zusammen. «Vom Timing her bietet sich für uns diese Pionierrolle nun an», sagt Preisig. Es sei erfreulich, wie sich hier Ökonomie und Ökologie ergänzen.

Aellig meint ...

Problemkolumnist Aellig

Hiermit enden meine fast 18 Jahre als SN-Kolumnist. Zugegeben: Kolumnen, die bei den Lesern keinerlei Reaktionen hervorriefen, betrachtete ich als nicht besonders gelungen. Ich wurde oft gelobt, aber auch heftig kritisiert. Regelmässig unterstützten aufmunternde Karten und Briefe meine publizierte Meinung. Manchmal fand ich ein Bauernbrot oder ein Glas Honig in meinem Briefkasten. Nichts für schwache Nerven waren hingegen die Beschimpfungsbriefe, -Mails und Drohungen, die mich in all den Jahren begleiteten. Anonyme Kritik gab es erfreulicherweise selten – in Schaffhausen wird gerne mit offenem Visier debattiert.

Einige Aellig-Kolumnen wurden zum regierungsrätlichen Sitzungsthema, und ich musste beim entsprechenden Departement antraben. Anlässlich meiner Verteidigung 2010 zum Dörfinger Gemeindepräsidenten legten mir gleich mehrere anwesende Regierungsräte ans Herz, meine Kolumne zu beenden, damit die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinde nicht darunter leiden müsse.

Norbert Neining, der vor zwei Jahren verstorbene Chefredaktor der «Schaffhauser Nachrichten», wurde immer wieder aus Kreisen der Schaff-



Pentti Aellig

hauser Elite aufgefordert, mir endlich die Kolumne zu entziehen. Neininger wurden sogar ernsthafte Konsequenzen angedroht, wenn er die Aellig-Kolumne nicht aus der Zeitung nehme. Neininger hielt treu zu mir, listete mir aber jedes Jahr auf, wie viele Abokündigungen auf meine Kappe gingen.

Als ich das unaufhaltsame Wachstum unserer Verwaltung in meiner Kolumne «Der USM-Haller-Kanton» kritisierte, platzte dem damaligen Regierungsrat Reto Dubach der Kragen. Bei einer Veranstaltung in der Büsinger Bergkirche zog er lautstark über mich und meine aktuelle Kolumne her. Stadtpräsident Thomas Feuer versuchte zu schlichten. Als mich Gailingen Bürgermeister Heinz Brennenstuhl am selben Anlass zum bevorstehenden Rheinschwimmen mit Landrat Hämmerle und dem Schaffhauser

Regierungsrat einladen wollte, meinte Dubach, mit mir schwimme er nicht. Unterdessen hat sich das Verhältnis zwischen Reto Dubach und mir wieder entspannt.

Als ich 2016 ans Licht brachte, dass auf der Alp Babental den Schaffhauser Zivilschützern aus Rücksicht auf den Islam kein Schweinefleisch mehr aufgetischt werden darf, war das Medienecho gross. Sogar im Tessin und im Welschland wurde darüber berichtet. Das Schweizer Fernsehen sendete einen Beitrag von der Alp. Und in einer Umfrage von «20 Minuten» fanden es 22 809 Leser völlig daneben, dass der Schweizer Speiseplan den Extrawünschen einer Minderheit angepasst werden müsse.

Nach der Abstimmung über die Minarett-Initiative berichtete ich über den Islambeauftragten und Beringer Dorfpfarrer Joachim Finger. Als der Pfarrer meine Kolumne las, liess er seiner Wut in einem mehrseitigen Brief freien Lauf. Einige Tage später stapften wir gemeinsam durch den Schnee auf den Beringer Randen. Oben auf dem Turm kam es zu einer langen Aussprache. Freunde sind wir dabei nicht geworden. Dennoch sorgte das Gespräch für ein besseres gegenseitiges Verständnis.

In meiner Kolumne «Genosse Maiswurzelbohrer» beschrieb ich die Parallelen zwischen dem kleinen Ernteschädling und dem neuen SP-Parteiprogramm. Das war für den Sozialdemokraten Kurt Fuchs zu viel. An einer Viehschau forderte er mich wütend auf, mich bei der Schaffhauser Sozialdemokratie zu entschuldigen. Die umstehenden Besucher genossen die gröbere Auseinandersetzung

Ich werde weiterhin gegen das ungebremste Wachstum unserer Verwaltung und gegen die Regulierungswut ankämpfen.

sichtlich. Wochen später suchten Fuchs und ich bei Wein und Rehpfeffer im «Gennersbrunnerhof» nach einem gemeinsamen Nenner zwischen SP und SVP. Wir fanden ihn: Wein und Rehpfeffer.

In all den Jahren als Kolumnist ist die Distanz zur Schaffhauser Verwaltungs- und Wirtschaftselite kaum kleiner geworden. Kein Wunder, denn ich bin weder Akademiker noch Mit-

glied einer Zunft oder eines Golfclubs. Ich gehe lieber in den Wald oder an das Feldschieszen. Und meine Welt ist die volksnahe Milizpolitik. Für mich ist und bleibt das Volk der Chef. Ich werde weiterhin gegen das ungebremste Wachstum unserer Verwaltung und gegen die Regulierungswut ankämpfen. Dass nun Chefredaktor Robin Blanck wegen meiner Funktion innerhalb der Volkspartei meine Kolumne nach fast 18 Jahren beendet, kann ich gut verstehen. Ich möchte mich an dieser Stelle bei den «Schaffhauser Nachrichten» für das langjährige Vertrauen bedanken. Mein abschliessender Dank gilt allen Leserinnen und Lesern meiner Kolumne. Eine hochbetagte, treue Leserin aus dem Klettgau schrieb mir von Hand regelmässig rührende Briefe. Ich revanchierte mich mit Postkarten aus dem Wallis. Am Schluss wurde ihre Schrift immer zittriger, und vor einigen Monaten ist sie gestorben. Alles hat seinen Anfang und sein Ende.

Pentti Aellig ist Kantonsrat, Gemeindepräsident, Parteipräsident der kantonalen SVP und Inhaber einer Agentur für digitales Marketing in Zürich. Zu lesen gibt es von Aellig weiterhin auf Twitter: @paellig

Die An- und Einsichten unserer Kolumnisten publizieren wir gerne, weisen aber darauf hin, dass sie selbstverständlich nicht mit jenen der Redaktion übereinstimmen müssen.